

Studi dell'Istituzione dei Cavalieri di Santo Stefano

1

Traffici commerciali, sicurezza marittima, guerra di corsa

Il Mediterraneo e l'Ordine di Santo Stefano

a cura di
Marco Cini

ESTRATTO



Edizioni ETS
2011

SIMON MERCIECA
Mediterranean Institute, University of Malta

I CORSARI E LE LORO VITTIME:
L'EMERGERE NEL MEDITERRANEO DI UN'INDUSTRIA
FATTA DI SCHIAVITÙ DURANTE LA SECONDA METÀ DEL
CINQUECENTO

1. 1551: *l'anno terribile*

Nel 1551, il viaggiatore Nicolo de Nicolai visitò un certo numero di paesi del Mediterraneo, tenendo, come da tempo era diventata prassi¹, un diario in cui descrisse i suoi viaggi. Malta fu uno dei paesi visitati da questo viaggiatore². In termini di storia locale, la pubblicazione di questo viaggio³ ha avuto una grande importanza per Malta perché ci ha lasciato una descrizione dell'isola relativa ad un periodo su cui abbiamo poche informazioni storiche, e più precisamente della città di Birgu e dei dintorni di Mdina. Eppure, pochi si sono resi conto che il libro contiene altri riferimenti di particolare importanza per la storia del Mediterraneo, che vanno oltre la descrizione di Birgu o di Mdina.

Nicolai si trovava a Malta in un momento molto drammatico per la storia dell'isola. Il 1551 è un anno di grande importanza per la storia del Mediterraneo. Rappresenta un'altra tappa nell'espansione dell'Impero Ottomano, un impero che alla metà del Cinquecento era all'apice della sua gloria. Una flotta composta di navi dell'Impero Ottomano e corsari musulmani provenienti dal Nord Africa, me-

¹ G. BARTOLINI, F. CARDINI, *Nel Nome di Dio Facemmo Vela Viaggio in Oriente di un pellegrino medievale*, Bari-Roma, Laterza, 1991.

² N. DE NICOLAI, *Le Navigationi et Viaggi nella Turchia, del delfinato Signor d'Arsevilla, Cameriere et Geografo Ordinario del Re di Francia, con diverse singolarità in quelle parti dall'autore viste et osservate. Novamente tradotto di Francese in volgare, da Francesco Flori da Lilla, Arithmetico. Con sessanta figure al naturale sì d'huomini come di donne, secondo la varietà delle nationi, i loro portamenti, gesti, habiti, leggi, riti, costumi et modo di vivere, in tempo di pace et di guerra. Con varie belle et memorande historie nel nostro tempo avvenute*, Anversa, 1576.

³ Il libro di Nicolai si intitola *Quatre premiers livres des navigations* (1568). Fu tradotto in tedesco, *Und Rayss in die Turkey*, da *Von der Schiffart* nel 1572, in italiano *Le Navigationi et Viaggi Nella Turchia* da Francesco Flori nel 1576, e in inglese *The Navigations into Turkie* da T. Washington nel 1585.

glio noti come barbareschi, sotto il comando supremo di Sinan Pascià, mette a dura prova le forze cristiane al centro del Mediterraneo. Sinan Pascià conduce un brillante attacco navale, costituito da una vera e propria operazione anfibia contro le coste della Sicilia e delle isole di Malta e Gozo, che termina con la conquista della città di Tripoli. Forse è a causa di questa disfatta che tale evento non ha acquisito il peso che meritava nella cronaca della storia politica del Mediterraneo. Probabilmente, la disfatta storica del 1560, durante la quale la flotta cristiana non riuscì a riprendere Tripoli e finì con la disfatta di Gerba, accentuò il bisogno dell'Europa cristiana di dimenticare che la città di Tripoli era stata per un certo periodo in mano all'Occidente. Era preferibile, per l'orgoglio storico, far apparire che fosse sempre stata araba e musulmana.

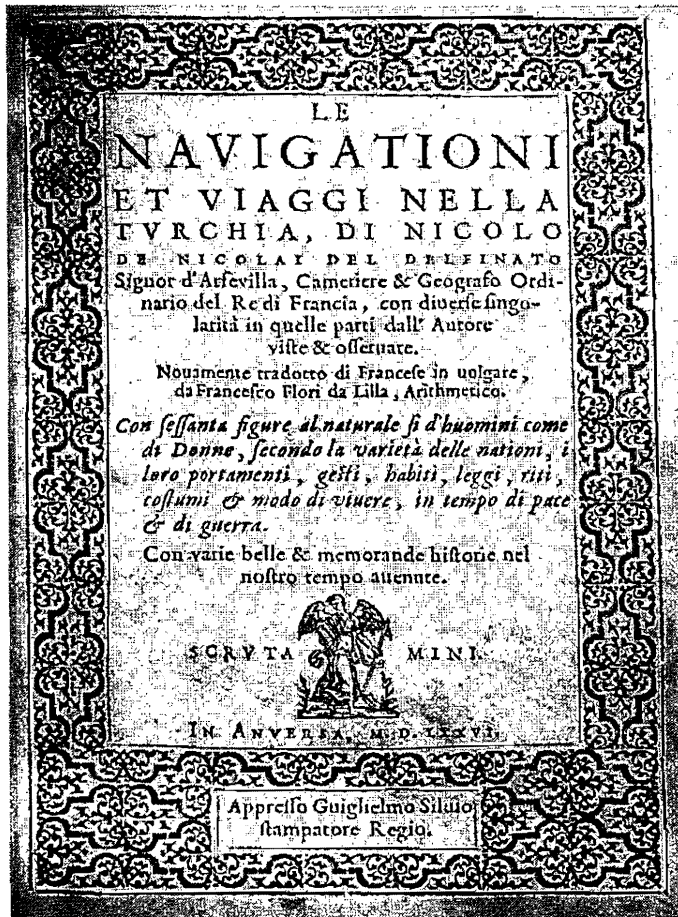
Per le cronache maltesi quest'incursione è rimasta famosa per la partecipazione del corsaro Torghud Rais, conosciuto come Dragut, il quale, dopo la morte del corsaro Barbarossa, nel 1546, divenne il capo indiscusso dei corsari barbareschi⁴. Forse anche per i maltesi questo fatto sarebbe andato dimenticato, come furono dimenticate altre sconfitte subite per mano dei mori, se non per un fatto demografico: la totale sottomissione in schiavitù della popolazione di Gozo, un evento che è entrato nella memoria collettiva di un popolo, rimanendovi fino ai giorni nostri.

Secondo lo storico ufficiale dell'Ordine di Malta, Giacomo Bosio, Dragut era il cervello che stava dietro la campagna militare contro Malta. La vecchia storiografia ha determinato un percorso storico di questi eventi che, secondo me, distorce la realtà storica. Probabilmente, la narrativa storica di Alexander Sutherland⁵ e Stanley Lane-Pole ha avuto un grande peso nel condizionare la cronologia di questa storia in tempi moderni. Secondo Lane-Pole, gli attacchi del 1551 furono soltanto atti accidentali di corsari barbareschi⁶. Tutta-

⁴ S. LANE-POOLE, *The Barbary Corsairs*, London, T. Fisher Unwin, 1890, pp. 124-140.

⁵ A. SUTHERLAND, *The Achievements of The Knights of Malta*, Edinburgh, Printed for Constable, 1831, pp. 146-150.

⁶ «Next year, 1551, Dragut's place was with the Ottoman navy, then commanded by Sinan Pasha. He had had enough of solitary roving, and found it almost too exciting: he now preferred to hunt in couples. With nearly a hundred and fifty galleys or galleots, ten thousand soldiers, and numerous siege guns, Sinan and Dragut sailed out of the Dardanelles – whither bound no Christian could tell. They ravaged, as usual, the Straits of Messina, and then revealed the point of attack by making direct for Malta. The Knights of St. John were a perpetual thorn in the side of the



Il libro di Nicola de Nicolai

Turks, and even more vexatious to the Corsairs, whose vessels they, and they alone, dared to tackle single-handed, and too often with success. Sultan and Corsair were alike eager to dislodge the Knights from the rock which they had been fortifying for twenty years, just as Suleymân had dislodged them from Rhodes, which they had been fortifying for two hundred. In July the Turkish fleet appeared before the Marsa, wholly unexpected by the Knights. The Turks landed on the tongue of promontory which separates the two great harbours, and where there was as yet no Fort St. Elmo to molest them. Sinân was taken aback by the strong aspect of the fortress of St. Angelo on the further side of the harbour, and almost repented of his venture. To complete his dejection, he seems to have courted failure. Instead of boldly throwing his whole force upon the small garrison and overwhelming them by sheer weight, he tried a reconnaissance, and fell into an ambuscade; upon which he incontinently abandoned all thought of a siege, and contented himself with laying waste the interior of Malta, and taking the adjacent island of Goza». S. LANE-POOLE, *The Barbary Corsairs*, cit., pp. 136-137.

via, se si analizza la cronologia storica – anche attraverso i fatti presentati da Giacomo Bosio e la sequenza degli avvenimenti fornita da Nicola de Nicolai – risulta un'altra realtà storica⁷. Sinan Pascià aveva previsto di attaccare prima la città di Augusta, in Sicilia, e dopo averla saccheggiata di trasferire il suo esercito contro Malta e attaccare Mdina. Nel mezzo della campagna, secondo Bosio, Dragut convinse Sinan a cambiare i piani militari, con il risultato che Sinan guidò l'esercito ottomano contro Gozo⁸. Tutto sommato, fu una campagna di successo durante la quale i corsari musulmani distrussero aree estese della campagna maltese e presero prigionieri diversi contadini maltesi. A Gozo andò peggio: quasi tutta la popolazione fu ridotta in schiavitù. Abbandonando Gozo, i corsari passarono ad attaccare la città fortezza di Tripoli, che dal 1530 era stata data da Carlo V ai Cavalieri di Malta per governarla assieme all'isola di Gozo. La città fu sottoposta ad un assedio talmente feroce e spietato da costringere quest'*enclave* del Nord Africa a capitolare. Anche l'importanza di questo assedio è stata tradizionalmente sottovalutata⁹.

⁷ N. DE NICOLAI, *Le Navigazioni et Viaggi nella Turchia*, cit., p. 41. Nell'incontro che l'ambasciatore di Francia ebbe con Sinan Pascià, quest'ultimo mise in chiaro che non poteva negoziare una tregua perché questo tipo di accordo doveva essere fatto direttamente con l'Imperatore a Costantinopoli.

⁸ G. BOSIO, *Dell'Istoria della Sacra Religione et Illma Militia di San Giovanni Gierosolimitano*, Napoli, 1684, III, pp. 295-314.

⁹ Torno di nuovo a Lane-Poole per dare un'idea del modo in cui la vecchia storiografia ha valutato questo evento, secondo la quale la sottomissione alle forze ottomane di questa città nel cuore dell'Africa del nord fu casuale: «The quantity of booty he would bring back to Constantinople might perhaps avail, he thought, to keep his head on his shoulders, after so conspicuous a failure (che secondo Poole ha sofferto a Malta); but Sinan preferred not to trust to the chance. To wipe out his defeat, he sailed straight for Tripoli, some sixty-four leagues away. Tripoli was the natural antidote to Malta: for Tripoli, too, belonged to the Knights of St. John – much against their will – inasmuch as the Emperor had made their defence of this easternmost Barbary state a condition of their tenure of Malta. So far they had been unable to put it into a proper state of defence, and with crumbling battlements and a weak garrison, they had yearly expected invasion. The hour had now come. Summoned to surrender, the Commandant, Gaspard de Villiers, of the Auvergne Tongue, replied that the city had been entrusted to his charge, and he would defend it to the death. He had but four hundred men to hold the fort withal. Six thousand Turks disembarked, forty cannons were landed, Sinan himself directed every movement, and arranged his batteries and earthworks. A heavy cannonade produced no effect on the walls, and the Turkish admiral thought of the recent repulse at Malta, and of the stern face of his master; and his head sat uneasily upon his neck. The siege appeared to make no progress. Perhaps this venture, too, would have failed, but for the treachery of a French renegade, who escaped into the trenches and pointed out the weak places in the walls. His counsel was taken; the walls fell down; the garrison, in weariness and despair, had lain down to sleep off their troubles, and no reproaches and blows could rouse them. On August 15th Gaspard de Villiers was forced to surrender, on terms, as he be-

Indubbiamente, fin dall'inizio di questa operazione militare l'Impero Ottomano aveva individuato il castello di Tripoli e la sua città come obiettivi finali¹⁰. Ubaldino Mori Ubaldini è di questa stessa opinione. L'intera strategia militare era stata preparata a Costantinopoli, e Sinan Pascià e Dragut dovevano solo eseguire gli ordini. Tutti gli attacchi erano stati prestabiliti e si erano svolti in modo tale da espugnare Tripoli. Così l'Impero Ottomano attuò un vero e proprio assedio di questa città, e per vincere, l'esercito ottomano fece in modo che il castello assediato non ricevesse alcun aiuto militare dai Cavalieri di Malta e dai loro alleati. In altre parole, gli Ottomani avevano attaccato la Sicilia, Malta e Gozo per essere sicuri che la marina dei Cavalieri divenisse inattiva, nonostante il fatto che l'operazione fosse in corso tra luglio e agosto, quando le galere cristiane erano più operative¹¹. Per questa ragione, le basi navali dei Cavalieri in Sicilia erano state le prime a finire sotto mira. La flotta ottomana si era mossa in primo luogo contro Catania¹², ma subito cambiò rotta ed attaccò la città siciliana di Augusta. Da questa città portuale la marina ospedaliera prendeva le vettovaglie, in particolare le gallette, che erano estremamente importanti per qualsiasi operazione navale di lunga durata¹³. Con questo attacco, la base militare fu messa fuori combattimento. La città fu letteralmente saccheggiata e molti dei suoi abitanti furono portati via come schiavi. In seguito la flotta ottomana, sostenuta da corsari algerini e tunisini, si mosse contro Malta. Qui venne utilizzata la stessa strategia. La campagna maltese venne devastata e chi non riuscì a trovare protezione all'interno delle mura delle città fortificate venne portato via come schiavo. Poi

lieved, identical with those which Suleymân granted to the Knights of Rhodes. But Sinân was no Suleymân; moreover, he was in a furious rage with the whole Order. He put the garrison – all save a few – in chains, and carried them off to grace his triumph at Stambol. Thus did Tripoli fall once more into the hands of the Moslems, forty-one years after its conquest by the Count Don Pedro Navarro». S. LANE-POOLE, *The Barbary Corsairs*, cit., p. 137.

¹⁰ U. MORI UBALDINI, *La Marina del Sovrano Militare Ordine di San Giovanni di Gerusalemme di Rodi e di Malta*, Roma, Regionale editrice, 1970, p. 176.

¹¹ F. BRAUDEL, *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II*, 2 volumes, London, 1972, 1973, p. 250; J.H. PRYOR, *Geography, Technology, and War. Studies in the Maritime History of the Mediterranean 649-1571*, Cambridge, Cambridge University Press, 1992, pp. 87-88.

¹² A. SUTHERLAND, *The Achievements of The Knights of Malta*, cit., p. 142.

¹³ S. MERCECA, *Malta. Un avamposto di nostalgia cavalleresca*, in A. PELLETTIERI (a cura di), *Alle Origini dell'Europa Mediterranea. L'Ordine dei Cavalieri gianniti*, Firenze, Le Lettere, 2007, pp. 145-177.

l'esercito si mosse contro Gozo. I danni qui furono ancora maggiori. Dopo tre giorni di assedio, la fortezza dell'isola capitolò e tutti gli abitanti, ad esclusione dei vecchi, vennero ridotti in schiavitù. Di fronte a questa catastrofe, i Cavalieri non ebbero le risorse, né il coraggio morale di ricorrere al loro sistema di difesa anfibia, ordinando alla loro flotta e all'esercito di salpare in soccorso di Tripoli¹⁴. Quello che l'Ordine di Malta poté offrire ai suoi fratelli assediati a Tripoli fu solo sostegno e conforto morale.

È a questo punto che Nicolai entra nella storia locale. Arrivato a Malta come membro di una delegazione francese in viaggio per Costantinopoli, venne immediatamente a sapere di questi eventi ed a quel punto l'ambasciatore e capo della delegazione, Gabriel D'Aramonte, offrì al Gran Maestro e ai suoi consiglieri il proprio intervento personale, proponendo di salpare su una fregata per negoziare una tregua con Sinan Pascià e salvare la fortezza di Tripoli¹⁵.

La mente dietro questa delegazione era Enrico II, Re di Francia, che cercava di mantenere l'alleanza formata da suo padre Francesco I con l'Impero Ottomano. Certamente, la necessità di un'intesa tra la Francia e l'Impero Ottomano deve essere stata presa in considerazione all'inizio della guerra tra i Valois e gli Asburgo per il controllo dell'Italia, cominciata appunto nel 1551, e della politica d'ostilità di Enrico II verso gli Ugonotti in Francia¹⁶.

D'Aramonte cercherà disperatamente di convincere il Rais ad astenersi dal suo proposito di prendere Tripoli. È inutile dire che tutti i suoi tentativi furono vani: esito che Nicola de Nicolai raccolse nelle sue memorie. Tripoli fu assediata e tutta la città fortezza cadde nelle mani del sultano ottomano nelle prime settimane dell'agosto 1551.

Nella sua descrizione della caduta di Tripoli, Nicolai mostra particolare interesse per il destino riservato ai prigionieri catturati durante le incursioni precedenti in Sicilia, a Malta e Gozo. Quindi, se ci basiamo sul racconto di Nicolai, furono presi come schiavi (come la memoria e la storia popolare sostengono) non solo gli abitanti di Gozo, ma anche quelli di Malta e della Sicilia. Alcune delle persone catturate furono spedite a Costantinopoli per essere vendute al mer-

¹⁴ Ivi.

¹⁵ N. DE NICOLAI, *Le Navigazioni et Viaggi nella Turchia*, cit., p. 33.

¹⁶ K.M. SETTON, *The Papacy and the Levant (1204-1571)*, Philadelphia, Diane Publishing, 1984.

cato degli schiavi. Altri prigionieri, secondo Nicolai, vennero venduti in quello che potrebbe essere stato un mercato improvvisato, istituito al di fuori della città e fortezza di Tripoli, che in quel tratto era ancora nella mani dei Cavalieri.

Nicolai fornisce la descrizione di un esercito che si prepara ad assediare la città, contemporaneamente all'organizzazione – sotto gli occhi degli assediati, che potevano vedere tutto dalle mura – della vendita degli schiavi catturati in operazioni precedenti. Indubbiamente tale mercato era stato istituito per incutere paura psicologica sugli assediati. Il modo in cui questo mercato era stato creato ed organizzato rappresentava uno 'shock' per coloro che appartenevano ad una cultura europea. Nicolai venne colpito in modo particolare dalla meccanica di questo mercato, soprattutto dal modo in cui i prigionieri venivano messi in vendita. Questa compravendita di schiavi cristiani è stata descritta da Nicolai come segue: «Fra tanta io andaià veder il mercato de Turchi (che chiamano Bezar) quiui vicino: ove erano li miseri Christiani presi nelle Isole di Sicilia, di Malta e Gozo venduti all'incato, sendo permesso à i circostanti compratori (come porta l'antico costume de' Barbari Orientali) di fargli spogliare ignudi, et camminare per vedere se nella persona hanno qualche difetto di natura, dopo lo haverli guardati i denti, et gli occhi come se cavalli fossero, li vendono et ne fanno partito in baratto et in tutti i modi»¹⁷.

Questo uso era destinato a sollevare numerose critiche in Europa. Il mercato degli schiavi nella città di Algeri era un altro luogo famoso, nella memoria collettiva degli europei del sedicesimo secolo, per il modo in cui gli schiavi erano messi all'asta. Anche qui, il metodo di vendita era lo stesso: denudare gli schiavi, senza distinzione di sesso, età o stato sociale. Questa pratica – che all'inizio veniva usata dai circoli religiosi per suscitare compassione nei confronti degli schiavi ed aiutare a raccogliere fondi per il loro riscatto – cominciò a sollevare aspre critiche nei circoli borghesi europei.

Il solo fatto che gli schiavi fossero obbligati a camminare e correre nudi lungo la strada principale della piazza del mercato per essere ispezionati da potenziali acquirenti di sesso maschile, o solo per essere visti da curiosi, causava fremiti di paura tra i viaggiatori e la gente comune. Il rischio di cadere in schiavitù era abbastanza eleva-

¹⁷ N. DE NICOLAI, *Le Navigations et Viaggi nella Turchia*, cit., p. 45.

to a quei tempi, specialmente per le persone che viaggiavano nel Mediterraneo su piccole barche. Molti in Europa temevano di rimanere vittime di una tale sventura. Indubbiamente, coloro che appartenevano a ceti sociali elevati avevano più da temere da una simile realtà. La sola idea che le persone più temute e rispettate in città potessero essere denudate davanti ai loro compagni da persone di grado sociale inferiore, e fatte sfilare nude di fronte a spettatori musulmani, generò paura molto più dello stesso pensiero di dover passare anni, se non tutta la vita, in cattività.



Litografia del mercato degli schiavi cristiani

È possibile dedurre questa dinamica da stampe e da altri scritti raffiguranti il mercato degli schiavi di Algeri. Nella litografia sopra riprodotta, un uomo e una donna sono raffigurati completamente nudi nella piazza del mercato, e dall'immagine si può facilmente dedurre, in particolare dalla loro acconciatura, che si trattava di persone nobili. Vengono mostrati nudi, esposti a un numero di spettatori musulmani, mentre la povera dama bianca e cristiana cerca di nascondere le sue parti intime con le mani. Al di là di ogni dubbio questa litografia, come è avvenuto con un certo numero di altre, era destinata ad un mercato ristretto, quello dell'élite letteraria e della nobiltà. Le persone ritratte sono state elaborate in modo tale che la persona alla quale era destinato questo materiale potesse identificarsi con l'immagine. In altre parole, la litografia aveva lo scopo di suscitare pietà, e al tempo stesso creare la consapevolezza di una realtà

mediterranea, in modo che gli appartenenti all'élite fossero pronti a raccogliere fondi per liberare dei loro pari che si trovavano in una situazione molto umiliante.

Tuttavia, se si crede che questo tipo di malcostume fosse qualcosa esclusivamente riferibile all'Impero Ottomano e alla pratica comune dei corsari musulmani, si è completamente in torto. Nello stesso periodo, i Cavalieri di San Giovanni non si comportavano meglio con le loro vittime. Anche questi episodi cominciano ad essere raccontati con una certa disinvoltura durante processi e suppliche inoltrate da alcune vittime. Victor Mallia Milanes mostra, attraverso alcuni episodi, le modalità con cui, nella seconda metà del Cinquecento, i mercanti greci, ed in particolare ebrei, erano trattati dai Cavalieri di Malta per stabilire se la merce che trasportavano era destinata ad un porto cristiano o musulmano, o se i soci con cui commerciavano erano cristiani o musulmani. Se erano musulmani, e molte volte questa dichiarazione veniva estorta sotto tortura, la merce veniva sequestrata¹⁸. Ma la reazione non tardò ad arrivare. L'istituzione di una corte a Malta, nel 1605, conosciuta sotto il nome di Tribunale degli Armenti, costituì secondo Molly Green il tentativo di creare dei meccanismi per dare l'opportunità a quei cristiani che erano stati depredati da corsari cristiani, che operavano sotto la bandiera dell'Ordine di Malta, di avere un compenso finanziario per l'ingiusto saccheggio subito¹⁹. Nel mondo ottomano manca un simile tribunale, anche se esistevano strutture simili.

È certo che questo mondo comincia a subire delle critiche, tanto che la pratica di denudare gli schiavi in pubblico durante le operazioni di compravendita verrà proibita, anche se continuerà ad essere consentita in privato. Quest'attenzione alle condizioni degli schiavi mostra che nel Mediterraneo si stava sviluppando una nuova coscienza, e che avrebbe avuto un impatto anche sui paesi musulmani. Anche se la presenza degli schiavi può essere considerata una realtà

¹⁸ V. MALLIA MILANES, *Venice and Hospitaller Malta 1530-1798 Aspects of a Relationship*, Malta, PEG, 1992, pp. 50-51, 54.

¹⁹ M. GREENE, "Victims of Piracy?" *Ottoman Lawsuits in Malta (1602-1687) and the changing Course of the Mediterranean Maritime History*, in M. FUSARO, C. HAYWOOD, M.-S. OMRI (a cura di), *Trade and Cultural Exchange in the early Modern Mediterranean, Braudel's Maritime Legacy*, London, I.B. Taurus, 2010, p. 179. Id. *Resurgent Islam: 1500-1700*, in D. ABULAFIA (a cura di), *The Mediterranean in History*, London, Thames and Hudson, 2003, p. 237. G. WETTINGER, *Slavery in the Islands of Malta and Gozo ca. 1000-1812*, Malta, PEG, 2002, pp. 206-7, 212-5, 291-2.

costante di questo spazio, fu solo nella seconda metà del Cinquecento, con l'evolversi della guerra di corsa come industria mediterranea, che prese forma, grazie a questo tipo di descrizioni, quello che oggi possiamo definire un fenomeno di interazione culturale.

2. *La schiavitù diventa un'industria*

Di sicuro, la politica marittima nel Mediterraneo cambierà dopo il 1551. L'Ordine abbandona la sua politica anfibia e sviluppa un sistema di fortificazione attorno all'isola. La finalità della flotta muta da strumento di contatto tra due poli, cioè Tripoli e Malta, a mezzo per perpetuare la guerra di corsa, per ostacolare le rotte commerciali marittime dell'Impero Ottomano, ma senza strategia di avanzata territoriale²⁰.

Questo cambiamento non riguardò soltanto l'isola di Malta. Nabil Matar fa notare che dopo la sconfitta di Lepanto, nel 1571, la presenza della flotta ottomana nel centro del Mediterraneo si ridusse. Le reggenze di Algeri, Tunisia e Tripoli svilupparono le loro rispettive flotte operando nel centro del Mediterraneo, particolarmente contro le navi maltesi e quelle di Napoli. Inoltre, anche loro adottarono una politica simile di difesa terrestre e nello stesso momento svilupparono la corsa come attività commerciale molto redditizia. A queste reggenze va anche sommata la città portuale di Salee, in Marocco, con i suoi corsari, molti dei quali moriscos e rifugiati da Hornachos, in Spagna, che operarono principalmente contro navi spagnole e portoghesi nel Mediterraneo e nell'Atlantico²¹. Della stessa opinione è Fatiha Loualich, anche lei studiosa della società algerina durante l'epoca moderna. Loualich ha osservato che un numero crescente di giannizzeri si trasferirono in Algeria dall'Asia Minore; dal 1568 questi giannizzeri ottennero il diritto di partecipare al bottino della corsa, ed in seguito cominciarono anche loro ad organizzare spedizioni corsare²².

²⁰ S. MERCIÉCA, *Vale of Tears: An Analysis of Piri Reis' Maps and Descriptions of Malta and their Relevance to the Early History of Hospitaller Malta*, in G. CASSAR (a cura di), *The Order of St. John from Jerusalem to Malta: Some Aspects and Considerations*, Malta, 2007, pp. 19-34.

²¹ D.J. VITKUS (a cura di), *Piracy, Slavery and Redemption Barbary Captivity Narratives from Early Modern England*, New York, Colombia University Press, 2001, p. 7.

²² F. LOUALICH, *In the Regency of Algiers The Human Side of Algerine Corso*, in M. FUSARO,

In questa situazione, la schiavitù, come pratica nel Mediterraneo, sperimenterà una crescita che però non sarà duratura. Con essa, si moltiplicano le storie di malvagità in mare, con la necessità, secondo Moulay Belhamissi, di distinguere la “storia” da ciò che è “isteria”²³.

Salvatore Bono ha osservato che in questi ultimi anni l’interesse per le storie individuali degli schiavi è aumentato²⁴. L’utilizzo di micro-storie aiuta a comprendere meglio le dinamiche di questo mondo, che prima del lavoro di Bono era scarsamente conosciuto. A Malta esiste un fondo archivistico, pieno di micro-storie, che fino ad oggi è stato poco studiato, grazie al quale gli storici possono raggiungere conclusioni più ampie nello studio dei rapporti tra i popoli diversi che abitavano nel Mediterraneo²⁵. Da questo fondo si può costruire l’*histoire* di alcuni di questi uomini senza l’*hysterie* che i racconti letterari contengono. Di sicuro, questo fondo, anche se comincia un po’ tardi, solo nel 1579, può aiutarci a capire la trasformazione che avviene nel Mediterraneo nella seconda metà del Cinquecento, a cui gli eventi del 1551, narrati sopra, hanno apportato il loro peso storico. Il fondo è quello ecclesiastico, denominato *Stati Liberi*, e contiene i documenti relativi ai processi secondari celebrati di fronte alla corte ecclesiastica per concedere l’autorizzazione a contrarre matrimonio a uomini e donne che avevano avuto un’esperienza all’estero. In altre parole, per accertare che durante la loro assenza dall’isola non avessero contratto matrimonio²⁶.

C. HAYWOOD, M.-S. OMRI (a cura di), *Trade and Cultural Exchange in the Early Modern Mediterranean Braudel's Maritime Legacy*, cit., pp. 70-71.

²³ N. MATAR, *Introduction*, in D.J. VITKIS (a cura di), *Piracy, Slavery and Redemption Barbary Captivity Narratives from Early Modern England*, cit.

²⁴ S. BONO, *Slave Histories and Memoirs in the Mediterranean World, A Study of the Sources (Sixteenth-Eighteenth Centuries)*, in M. FUSARO, C. HAYWOOD, M.-S. OMRI (a cura di), *Trade and Cultural Exchange in the Early Modern Mediterranean, Braudel's Maritime Legacy*, cit., p. 106.

²⁵ M. FUSARO, *After Braudel, A Reassessment of Mediterranean History between the Northern Invasion and the Caravan Maritime*, ivi, p. 9.

²⁶ S. MERCECA, *Introduction à la démographie historique maltaise: Une vue generale des source et des documents conservés dans les archives*, in J.-P. POUSSOU, I. ROBIN-ROMERO (a cura di), *Histoire des familles, de la démographie et des comportements*, Paris, PUPS, 2007, pp. 183-200; ID. *Fonti religiose per lo studio della famiglia a Malta*, in G. DA MOLIN (a cura di), *Popolazione e famiglia nel Mezzogiorno moderno. Fonti e nuove prospettive d'indagine*, Bari, Cacucci, 2007, pp. 125-164; ID., *Spanish Migrants in the Malta of Early Modern Times: The Eighteenth-Century Connection*, in «Journal of the Monastic Military Orders», 3 (2010), pp. 17-38; ID. *Inmigrantes españoles en la Malta de la Alta Edad Moderna La conexión del siglo XVIII*, in A. FÁBREGAS GARCÍA (a cura di), *Islas y sistemas de navegación durante las edades Media y Moderna*, Granada, Alhulia, 2010, pp. 545-603.

Cercherò di tracciare la storia della schiavitù, come questa cominci a diventare un'esperienza di massa, una vera e propria industria nel centro del bacino mediterraneo. I casi citati si riferiscono agli ultimi ventun anni del Cinquecento, e sono estremamente interessanti. La maggioranza di questi processi sono richiesti da donne che hanno perso il marito all'estero; un'altra parte da stranieri, molte volte scapoli, ma esistono anche casi di vedovi che desideravano risposarsi. La terza categoria è costituita da uomini (ma fino ad ora nessuna donna) maltesi che hanno avuto un'esperienza all'estero²⁷.

Quasi tutte le denunce delle vedove riportano le storie dei mariti marinai deceduti lontano da Malta. Le circostanze in cui perirono vengono raccontate dai colleghi, che hanno vissuto con loro l'esperienza all'estero o che hanno sentito parlare dell'accaduto durante i loro viaggi. La maggioranza di queste morti è connessa alla guerra di corsa. Sono presenti anche dei casi di morte avvenuti durante viaggi di commercio verso la Sicilia, ma in questo studio presterò maggiore attenzione agli altri casi.

La monogamia, imposta (nei paesi cristiani) o praticata (come nei paesi del Nord-Africa) costituiva il modello base delle comunità nelle società marittime del Mediterraneo. Contrariamente a quanto si potrebbe pensare, specialmente nella percezione che l'Occidente ha avuto del mondo orientale dall'Ottocento in poi²⁸, i marinai e i rais algerini non praticavano la poligamia, bensì vivevano in famiglie mononucleari ed avevano una speranza di vita relativamente breve²⁹. La situazione a Malta, un paese di matrice cristiana, non era molto differente. La speranza di vita per i marinai maltesi era breve, così come lo era per i corsari algerini³⁰. Gli studi maltesi hanno sottolineato un altro aspetto, vale a dire che tra le vedove la pratica di contrarre nuovi matrimoni non era molto comune. Questo non significa che

²⁷ Ibidem. ID., *Marriage Prospects in Early Modern Malta: The Integration of Venetian Subjects in an Alien Country*, in «Melita Historica», 3 (2006), pp. 303-324.

²⁸ E. SAID, *Orientalism*, New York, Vintage Books, 1978.

²⁹ F. LOUALICH, *In the Regency of Algiers*, cit., p. 75.

³⁰ Per questo studio ho consultato due volumi di *Stati Liberi*. Nel primo volume, cioè *Stati Liberi Box 1*, ci sono 112 atti, dei quali 103 riguardano il periodo 1579-1599. In questi atti ci sono 49 denunce di vedove che hanno perso il marito all'estero o ridotti in schiavitù da quando avevano circa una ventina d'anni. Il secondo volume consultato, cioè *Stati Liberi Box 2*, presenta 109 casi, dei quali 56 sono denunce di vedove maltesi. Anche qui, l'età delle vedove e dei mariti morti o finiti schiavi è abbastanza bassa, tra i venti e trenta anni d'età.

non ci fossero casi di bigamia tra i marinari cristiani. Gli *Stati Liberi* furono introdotti per impedire situazioni di questo genere. Di sicuro non era diffusa, visto che nella documentazione studiata c'è un solo caso riportato, tra il 1579 e il 1599, di un marinaio bigamo, che si era sposato prima all'estero e, dopo aver abbandonato la prima moglie, aveva cercato di risposarsi a Malta³¹.

Come è accaduto per le reggenze barbaresche, dopo il 1551 l'evolversi a Malta dell'industria della corsa svela l'arrivo di molti stranieri in cerca di lavoro. Molte delle donne maltesi che hanno denunciato la morte dei mariti in schiavitù, non erano sposate a maltesi. Questo significa che numerosi marinai a Malta erano inizialmente stranieri. In altre parole, abbiamo lo stesso fenomeno che risulta nelle reggenze del Nord Africa: europei venuti a Malta per fare i corsari. Questo fatto mette in dubbio l'asserzione che gli europei che andavano ad Algeri e negli altri Stati musulmani fossero spinti da uno spirito di libertà o da un'attrazione religiosa. Trovo l'affermazione che l'Islam fosse «il trampolino per la promozione sociale degli umili»³² storicamente azzardata. Infine, in tutto il Mediterraneo non esisteva la tolleranza religiosa. Non erano neanche spinti da opportunità sociali, nel senso che i paesi del Nord Africa non offrivano più opportunità di mobilità sociale di altri paesi europei. Erano solo le considerazioni economiche, soprattutto la ricerca di guadagno, che spingevano gli europei a diventare corsari a Malta o in Nord Africa. I criteri religiosi o sociali venivano dopo. Dubito – anche se esistono affermazioni in questa direzione da parte di alcuni rinnegati cristiani – su quanto veritiere fossero le loro conversioni all'Islam, in quanto attratti soltanto da una ricerca di libertà o convinzione religiosa.

Così come nel Nord Africa, a Malta cominciavano ad arrivare europei, principalmente dall'Italia e dal sud della Francia, ma anche greci ed altra gente proveniente dall'Impero Ottomano, per diventa-

³¹ Archivum Arcivescovilis Melitensis, Floriana (d'ora in poi AAM), Box 1, No. 78, 10-05-1597. Michele de Candia sposa Clara a Malta. Era finito schiavo a Costantinopoli. Quando era a Costantinopoli, la sua prima moglie, che era a Candia, con suo figlio che era diventato grande, erano andati a Costantinopoli per chiedere il suo riscatto. Lui si era sposato a Candia circa vent'anni prima, cioè nel 1577 circa. La sua seconda moglie viene a sapere di questa storia da Fanculli de Napoli, che era schiavo insieme a Michele. Inoltre, Clara viene a sapere da Giovanni Saurumalli, anche lui greco, che Michele era morto nell'Ospedale di Siracusa nell'anno 1595.

³² B. BENNASSAR, L. BENNASSAR, *Les Chrétiens d'Allah. L'Histoire extraordinaire des renégats XVI-XVII siècles*, Paris, Perrin, 2001, p. 372.

re corsari. Per esempio, un certo Basilio di Pietro descritto «come dal Mar Negro»³³, era uno di questi corsari operanti nell'isola, scappati dall'Impero Ottomano. Altri venivano dall'Impero Veneziano. Michele del Giante era marinaio sulla capitana del Sacro Ordine di Malta, veniva dall'isola di Giante, cioè l'isola di Zante (come l'isola di Zakynthos era chiamata in questo periodo), e viveva a Senglea³⁴. Dall'altra parte, troviamo a Malta persone come Gio Battista de Nicolacio, di origine greca, che lasciò l'isola e sua moglie per arruolarsi nelle galere del granduca di Toscana³⁵.

A Malta, gli stranieri che volevano trovare lavoro come corsari dovevano scegliere di imbarcarsi sulle galere dell'Ordine come marinai o *milites stipendiatu supra triremis*³⁶ o arruolarsi con privati, principalmente sui loro *bergantini armati ad piraticam*³⁷. Il francese Claudio De Lambert dichiarò che faceva parte dell'armata cristiana, e lavorava come soldato sulle galere nella battaglia di Lepanto³⁸. Isidoro Xiotto partecipò a questa battaglia come «nochiero nell'armata Christiana»³⁹. Un altro lavoro molto richiesto era quello dei calafati⁴⁰, ma anche questi, in caso di battaglia, diventavano soldati o marinai improvvisati. Altro lavoro fatto sulle galere di Malta, originariamente da foresteri, era quello dell'argozino⁴¹. Ma il lavoro più richiesto era quello del 'nauta' o marinaio. Alessandro De Michele⁴² e Giovanni de Metelli⁴³ erano due dei numerosi stranieri giunti a Malta per fare questo lavoro. Altri facevano un lavoro marittimo più specializzato, come Angelo de Corfu, greco, che lavorava come comito⁴⁴, o Gregorio di Francesco che faceva lo scalco (colui che preparava il vitto) su una galera⁴⁵. Altri stranieri avevano ruoli di grado più elevato, come il veneziano Giovanni de Machet-

³³ AAM, Box 1, No. 22, 30-01-1584.

³⁴ AAM, Box 1, No. 54, 06-02-1599.

³⁵ AAM, Box 1, No. 72, 02-09-1592.

³⁶ AAM, Box 1, No. 7, 07-10-1593.

³⁷ AAM, Box 2, No. 45, 07-08-1599.

³⁸ AAM, Box 1, No. 58, 15-11-1579.

³⁹ AAM, Box 2, No. 98, 13-11-1579.

⁴⁰ AAM, Box 1, No. 93, 31-07-1599.

⁴¹ AAM, Box 2, No. 80, 14-04-1586.

⁴² AAM, Box 1, No. 66, 15-01-1594.

⁴³ AAM, Box 1, No. 67, 09-10-1592.

⁴⁴ AAM, Box 1, No. 45, 04-09-1581.

⁴⁵ AAM, Box 1, No. 52, 29-04-1600.

to, che era capitano di vascello⁴⁶, o Marco Martinello, che veniva dalla Calabria ed era 'patrone' di una barca e svolgeva anche la mansione di navigatore⁴⁷.

Anche le navi da trasporto commerciale, indicate nei documenti come vascelli di mercanzia, arruolavano stranieri⁴⁸. Principalmente troviamo in questi atti riferimenti al trasporto del legname, una materia prima a quel tempo molto importante per l'isola, ma anche altre indicazioni come quella relativa all'uso della salertina napoletana per il trasporto del vino da Siracusa a Roma⁴⁹.

Di particolare interesse, una supplica fatta da una donna maltese di Żebbug che chiarisce perché i mariti di origine straniera decidevano di lasciare la loro patria e venire a Malta per lavorare come marinai. Antonio Curtisi era veneziano. A Venezia svolgeva l'arte o professione di muratore. A Malta, il suo amico Pietro Da Amato racconta che una volta gli aveva domandato «che pane era quello, (cioè lavoro) et lui mi rispose che non trovando facendi nell'arte del costureri e per non star vagabondo, si era accordato con il galeotto»⁵⁰.

L'età dei marinai era abbastanza bassa da entrambi i lati del mondo mediterraneo. Emanuele De Giovanni era greco, veniva dalla città di Sinopoli, Reggio Calabria. Era già marinaio a 18 anni, quando fu preso schiavo. Il periodo trascorso in schiavitù poteva essere molto lungo. De Giovanni rimase schiavo per circa 10 anni, fino a quando, a 28 anni, riebbe la libertà. Giacobbo de Messina trascorse più di 15 anni in schiavitù⁵¹. Il periodo di schiavitù poteva essere anche più lungo. Valentino Famagusta ci rimase per 18 anni⁵². Per molti altri non ci fu mai ritorno: morirono schiavi.

È un fatto storico attestato che la schiavitù non colpiva solo i poveri. Tutti potevano esser fatti schiavi, ma i ricchi e i nobili erano più ambiti a causa dell'elevato riscatto che poteva essere ottenuto per liberarli. Matar mostra che nella reggenza di Algeri, i riscatti costitui-

⁴⁶ AAM, Box 1, No. 51, 13-04-1599.

⁴⁷ AAM, Box 1, No. 64, 20-01-1596.

⁴⁸ AAM, Box 2, No. 89, 21-11-1598.

⁴⁹ AAM, Box 2, No. 45, 07-08-1599.

⁵⁰ AAM, Box 2, No. 61, 18-12-1585.

⁵¹ AAM, Box 1, No. 54, 06-02-1599.

⁵² AAM, Box 1, No. 93, 31-07-1599.

vano un importante componente del sistema finanziario di quello Stato⁵³. Delfina Bernard racconta che suo marito, Baldassare Zabbar, era morto in schiavitù a Costantinopoli il 24 Marzo 1584. Era venuta a conoscenza di questo fatto dal nobile Lorenzo di Toloschi, che si trovava anche lui nella città ottomana. Toloschi e Zabbar erano schiavi di Bogialini⁵⁴.

Queste denunce delle vedove mostrano anche un'altra realtà marittima mediterranea. Fino alla fine del Cinquecento, la pirateria marittima continuò ad essere praticata sino alle coste della Turchia. Inoltre, Costantinopoli esercitava ancora una forte presa sulle reggenze. Questa considerazione è avvalorata dal fatto che la maggioranza delle vedove denuncia che la morte del marito è avvenuta a Costantinopoli. Ci sono 16 domande fatte da vedove, in cui dichiarano che il marito è morto in questa città. Una cifra abbastanza alta se si considera che nel Mediterraneo, in questo periodo, risposarsi era una pratica scarsamente diffusa. Di sicuro le denunce più frequenti venivano fatte dalle donne che avevano perso il marito in schiavitù ad Algeri, in Tunisia, a Tripoli ed in altri posti in Oriente.

Anche se Costantinopoli ha ancora il primato come luogo in cui sono presenti numerosi schiavi maltesi, le denunce di morte fanno riflettere sulla divisione del potere nel Nord Africa, perché dopo Costantinopoli, sembra che il maggior numero di schiavi maltesi si trovasse ad Algeri⁵⁵. Infatti, in tale periodo quest'ultima era la reggenza più forte del Nord Africa. Dopo troviamo Tunisi⁵⁶ e Tripoli⁵⁷. C'erano anche schiavi a Rodi⁵⁸, come indica il caso di Battista di Genova. Altri erano in posti non ben determinati, come il Levante⁵⁹, o solo indicati con espressioni come nelle mani degli «infedeli»⁶⁰,

⁵³ N. MATAR, *The Maghariba and the Sea Maritime Decline in North Africa in the Early Modern Period*, in M. FUSARO, C. HAYWOOD, M.-S. OMRI (a cura di), *Trade and Cultural Exchange in the Early Modern Mediterranean, Braudel's Maritime Legacy*, cit., pp. 117-137.

⁵⁴ AAM, Box 1, No. 8, 14-12-1584.

⁵⁵ AAM, Box 2, No. 34, 20-10-1590, Box 1, No. 20, 17-12-1593; Box 2, No. 37, 15-11-1599; Box 2, No. 40, 02-12-1593.

⁵⁶ AAM, Box 2, No. 89, 21-11-1598.

⁵⁷ AAM, Box 2, No. 67, 03-1588, Box 2, No. 9, 27-03-1590.

⁵⁸ AAM, Box 1, No. 14, 28-02-1581; Box 1, No. 44, 24-03-1590.

⁵⁹ AAM, Box 1, No. 46, 25-10-1595, Box 2, No. 79, 11-12-1595.

⁶⁰ AAM, Box 1, No. 25, 29-03-1594.

«caduto in schiavitù»⁶¹ o semplicemente morti in cattività, come nel caso di Giovanni de Corfù⁶².

La corsa era un'industria non molto importante per la città di Costantinopoli e questo si può anche desumere dal fatto che in questa città gli schiavi maltesi perivano prevalentemente nei bagni degli schiavi. Questo non significa che a Costantinopoli non ci fossero schiavi utilizzati per lavori marittimi. Al contrario, grazie alla sua grande flotta, Costantinopoli diventerà il centro per eccellenza della schiavitù nel Mediterraneo. Questa circostanza contraddice quanto ha scritto Peter Earle, il quale affermò che Malta diventò il centro della schiavitù nel Mediterraneo⁶³. Ma la differenza resta nel fatto che questa grande città non ricavava molto dalla corsa, mentre per alcuni Stati cristiani – in particolare per l'Ordine di Malta – e per le reggenze nord-africane la corsa divenne parte integrale della loro economia.

D'altra parte, la crescita della presenza di schiavi in tutto il Mediterraneo era fondamentalmente collegata con l'espansione delle attività marittime. Gli schiavi erano necessari come rematori sulle galee, che erano vere e proprie macchine da guerra. Le denunce di queste vedove mostrano che gli schiavi rematori costituivano la maggioranza. Penso che a questo punto si dovrebbe tracciare una differenza tra gli schiavi cristiani tenuti a Costantinopoli e quelli nelle reggenze nord-africane. Troviamo che molto spesso negli Stati nord-africani la morte avveniva sulle navi, mentre per gli schiavi di Costantinopoli la morte avveniva nei diversi bagni della città e raramente in combattimento. Questo significa che gli ottomani avevano un numero più che sufficiente di schiavi per le loro galere, e che potevano permettersi di non impiegarli unicamente sulle loro navi. L'altra possibilità è che gli schiavi perissero nei bagni posseduti dall'ammiraglio turco.

⁶¹ AAM, Box 1, No. 62, 29-06-1594.

⁶² AAM, Box 1, No. 47, 26-09-1597.

⁶³ P. EARLE, *Corsairs of Malta and Barbary*, London, Sidgwick & Jackson, 1970, p. 178.

3. *Lo sviluppo dell'industria della schiavitù al centro del Mediterraneo*

Nel periodo analizzato in questo studio, la squadra dell'Ordine, costituita da cinque galere, aveva ancora il permesso di operare nel Levante, ma nei decenni successivi l'Impero Ottomano fece pressione sulle monarchie europee, soprattutto sulla Francia, per proibire a cavalieri e corsari maltesi di praticare la corsa nel Levante. Con questa proibizione, la corsa divenne un'attività praticata essenzialmente nel centro del Mediterraneo. Agnese, moglie di Luca Scovone, nel 1597 racconta che la squadra dell'Ordine, costituita da cinque galere, era in missione nel Levante, e che dopo l'ingresso nel Canale aveva sbarcato un gruppo di soldati per saccheggiare un villaggio, ma l'attacco era fallito ed erano morti alcuni uomini. Al ritorno della pattuglia, come era prassi, era stato fatto l'appello e Luca, suo marito, era risultato uno dei morti⁶⁴.

Di sicuro, in questo periodo le missioni nel Levante erano molto importanti e, a giudicare dai riferimenti che si trovano in questi atti, erano cospicue, anche se meno numerose rispetto a quelle svolte nel centro del Mediterraneo contro gli Stati barbareschi. Una capitale come Costantinopoli attirava un grande commercio, ed abbinato a questo si palesava il lucro della pirateria. Così troviamo riferimenti al fatto che nel 1585 la galera San Giovanni si trovava con la galera Maria Bonaventura del Gran Maestro nel Levante, e vicino ad Alessandria si scontrò con una grossa nave degli infedeli⁶⁵. Nell'estate del 1590, troviamo che la capitana del Gran Maestro era nel Levante e un certo Giovanni de Meteli fu ucciso dai Turchi dopo che era sceso a terra, probabilmente in missione di ricognizione⁶⁶. Gli *Stati Liberi* citano un altro viaggio delle galere di Malta nel Levante, nel quale durante uno scontro con una ciurma di infedeli morì Francesco Milacini a causa di «una archibusta nella coxia»⁶⁷.

A giudicare dai casi descritti in queste fonti, si può dedurre che l'attività corsara maltese era prevalente al centro del Mediterraneo; il

⁶⁴ AAM, Box 2, No. 72, 13-02-1597.

⁶⁵ AAM, Box 2, No. 104, 30-11-1585.

⁶⁶ AAM, Box 1, No. 67, 09-10-1592.

⁶⁷ AAM, Box 2, No. 46, 17-08-1586.

che era condizionato non solo dalla posizione geografica, ma anche dalla nuova realtà delle reggenze barbaresche rispetto alle quali Malta doveva reagire. In altre parole, anche se l'Impero Ottomano comincia a fare pressione sulla Francia per impedire ai corsari maltesi di entrare nel Levante, gli stessi corsari maltesi iniziano a mostrare interesse particolare per il Mediterraneo centrale e per questa nuova realtà politica.

Il marito di Marietta Chetcuti, Giorgio De Sero, fu ucciso durante una di queste spedizioni contro i corsari di Barberia. Come già rivelato prima, molti dei corsari che erano con lui erano greci. C'era solo un maltese, un certo Giacomo Ellul⁶⁸. Lucrezia, moglie di Mario Fontano del Gozo, fa un altro riferimento ad un'incursione sulle coste barbaresche. Racconta che una galeotta maltese, sulla quale era imbarcato suo marito, attaccò due galeotte nemiche e suo marito morì nel conflitto⁶⁹. Una storia simile è stata raccontata anche da Antonia: suo marito, Nicola di Santorino, morì nel 1595, mentre le galere dell'Ordine davano la caccia, durante la notte, alle galere di Morato Rais⁷⁰.

Nel 1579, le galere maltesi compirono un'incursione contro Algeri per prevenire un attacco che le galere e le galeotte di Algeri stavano preparando contro la Spagna. Questo attacco dette luogo ad una vera battaglia navale al largo di Algeri. La battaglia non andò molto bene per i cristiani. Alcuni marinai cristiani finirono schiavi ad Algeri⁷¹. Probabilmente, questa storia si differenzia da un'altra storia, riportata nelle cronache dell'Ordine di Malta, relativa alla galera San Paolo, catturata all'inizio del maggio 1577 dai corsari barbareschi, all'altezza della Sardegna⁷². Queste non furono le sole sconfitte subite dai barbareschi. Giacoma, moglie di Simone Balistretta, descriveva suo marito come corsaro e comito sulle galere. Secondo quest'ultima, nel 1589, una delle galere dell'Ordine, che era sotto il coman-

⁶⁸ AAM, Box 1, No. 22, 30-01-1584; Gli altri erano Anatasio Fuca, che era un marinaio greco, di Cefalonia, Giacomo Greco e Basilio di Pietro dal Mar Nero. C'erano anche un certo Francesco Russo e Bernardo Machernesti.

⁶⁹ AAM, Box 1, No. 102, 23-01-1597.

⁷⁰ AAM, Box 1, No. 89, 03-10-1597.

⁷¹ AAM, Box 1, No. 91, 29-12-1584.

⁷² U. MORI UBALDINI, *La Marina del Sovrano Militare Ordine di San Giovanni di Gerusalemme di Rodi e di Malta*, cit., p. 288.

do del Signor Ciamoson, fu sopraffatta da una galeotta ottomana vicino alla costa di Barberia⁷³.

Questi racconti elencano altre sconfitte subite dai corsari maltesi. Antonio Reizo da Messina racconta che, nel 1579, una fregata maltese venne catturata dai corsari algerini⁷⁴. Nel 1591 circa, i corsari algerini catturarono il vascello dell'illustre signor Fiotto⁷⁵. D'altra parte, Tommaso Meilaq, uno dei pochi marinai maltesi il cui nome appare in queste denunce, venne fatto schiavo dopo che il brigantino di un certo Ciamberla, sul quale era imbarcato, fu catturato, con la conseguenza che venne portato in Tunisia, dove morì⁷⁶.

Ma gli attacchi alle navi dell'Ordine non venivano solo dai musulmani. Lazzarina, vedova di Aurelio Hangiare, racconta di una galera dell'Ordine, il San Giacomo, attaccata dalle galere di Venezia⁷⁷. Questo racconto solleva il problema delle relazioni, non sempre facili, che l'Ordine di Malta aveva con la Serenissima; in particolare, come spiega Victor Mallia Milanes⁷⁸, l'interesse di Venezia a mantenere buoni rapporti con l'Impero Ottomano portava a conflitti diretti con i cavalieri di Malta⁷⁹, specialmente dopo che questi avevano attaccato navi veneziane o greche che trasportavano merce di sudditi ottomani nel Levante.

Di particolare interesse è la denuncia fatta a proposito della morte di Antonio Mollo. Nell'inverno del 1586, due galere della squadra dell'Ordine fecero un viaggio verso il Levante. Questa denuncia ci mostra come l'area geografica definita con il termine "Levante" si diffondeva dall'Adriatico fino alla Turchia. Quando le galere furono vicine alle coste albanesi, alcuni marinai scesero a terra per ottenere acqua fresca ed altri viveri, ma vennero attaccati, dice il documento, da un gruppo di albanesi, in riferimento diretto agli Uskoks⁸⁰. Il documento fornisce anche i dettagli di questo scontro – la truppa mal-

⁷³ AAM, Box 1, No. 2, 18-11-1597.

⁷⁴ AAM, Box 2, No. 40, 02-12-1593.

⁷⁵ AAM, Box 2, No. 37, 15-11-1593.

⁷⁶ AAM, Box 2, No. 40, 02-12-1593.

⁷⁷ AAM, Box , No. 2, 28, 26-10-1585.

⁷⁸ V. MALLIA-MILANES, *Venice and Hospitaller Malta*, cit.

⁷⁹ U. MORI UBALDINI, *La Marina del Sovrano Militare Ordine di San Giovanni di Gerusalemme di Rodi e di Malta*, cit., p. 294.

⁸⁰ AAM, Box 2, No. 47, 01-07-1587.

tese era stata attaccata con un lancio di sassi e coltelli⁸¹. Questi documenti ci danno ulteriori informazioni sull'agguato: alcuni vennero uccisi, come nel caso di Stefano Fugo, «con un colpo di artiglieria»⁸², altri morirono a causa di un colpo di archibugio sparato dal nemico⁸³. Tali fonti mostrano che i turchi, sul finire del Cinquecento, continuavano ad usare le frecce nei combattimenti in mare, sebbene poco dopo si cominciò a trovare con più frequenza riferimenti all'uso di artiglieria e di archibugi anche da parte loro⁸⁴. Sembra che l'archibugio stesse iniziando a diventare uno strumento di guerra molto importante sulle navi corsare maltesi. Di sicuro, era superiore alle frecce che erano ancora in uso sulle navi turche.

D'altra parte, le stessi fonti mostrano l'emergere del potere delle reggenze barbaresche ed il disagio che provocavano al commercio dei paesi cristiani. Galeazzo Valentino era su una nave che trasportava una consegna di vino e sale. Durante l'estate del 1580, questa nave venne attaccata dalle galere turche vicino a Siracusa ed alcuni membri dell'equipaggio furono catturati e ridotti in schiavitù. Anche se in questo periodo per le donne e le famiglie non era così comune viaggiare per mare, troviamo il caso di un'intera famiglia finita in schiavitù⁸⁵. Marchetto De Giovanni ebbe la stessa esperienza. Era un veneziano, capitano di un vascello sopraffatto da due galeotte turche vicino a Capo Passero, in Sicilia, durante un viaggio verso Siracusa⁸⁶.

Felix Rispulo da Praiano racconta alla corte del vescovo di Malta che circa sei anni prima (cioè nel 1586) lavorava su un brigantino che era stato sopraffatto dai turchi, con il risultato che finì nel bagno del Gran Turco⁸⁷. Gaspere Grandi, descritto come gallo, cioè francese, viveva a Senglea e faceva il navigatore sui vascelli mercantili. In un viaggio, durante il quale trasportava grano dalla Puglia a Napoli, il suo vascello venne assalito da brigantini turchi che operavano nel centro del Mediterraneo⁸⁸.

⁸¹ AAM, Box 2, No. 47, 01-07-1587.

⁸² AAM, Box 1, No. 91, 29-12-1584.

⁸³ AAM, Box 1, No. 103, 18-02-1581.

⁸⁴ AAM, Box 1, No. 89, 03-10-1597, Box 2, No. 102, 23-01-1597, Box 2, No. 47, 17-08-1586.

⁸⁵ AAM, Box 1, No. 67, 03-1588.

⁸⁶ AAM, Box 1, No. 51, 13-04-1599.

⁸⁷ AAM, Box 1, No. 27, 02-09-1592.

⁸⁸ AAM, Box 2, No. 56, 06-08-1599;

4. *Le condizioni degli schiavi*

Remare sulle galere non era un lavoro facile. Alcuni schiavi morivano esauriti dalle fatiche. Simone Francese si era ammalato dopo essere stato condannato a stare sul banco dei rematori. Secondo un altro schiavo di nome Tommaso Prat, che era con lui sulla stessa galera, morì di febbre. Secondo l'usanza, il suo cadavere fu gettato in mare⁸⁹.

Pochi schiavi finivano con l'essere adibiti a lavori domestici. Questi atti menzionano la storia di Domenico Cassar. Il suo padrone promise di dargli la libertà se avesse accettato di costruire una casa per lui. Domenico accettò questo lavoro, ma dopo che lo ebbe completato, il padrone non mantenne la parola, con il risultato che Domenico, sembra, morì di rabbia⁹⁰.

Di sicuro, una ragione che giustificava l'esistenza degli schiavi nel Mediterraneo derivava dal grande numero di uomini che le galere richiedevano. I cristiani e i musulmani facevano uso di questo sistema. Ma i cristiani utilizzavano anche altri cristiani per remare, o come erano chiamati, buonavoglia o forzati, cioè persone che volontariamente accettavano di diventare rematori per fare lo stesso lavoro degli schiavi. L'uso di questo sistema crebbe in tutto il Mediterraneo cristiano nella seconda metà del Cinquecento, e questi atti ne sono una piccola testimonianza. Coloro che avevano problemi con la giustizia avevano la possibilità di sistemare autonomamente la loro posizione, ed infliggersi il castigo di diventare rematori. In questo caso, la giustizia non poteva avviare un processo contro di loro. Troviamo negli atti storie di persone che erano buonavoglia sulle galere genovesi⁹¹, del re di Spagna⁹², dell'Ordine di Malta⁹³ o di Venezia⁹⁴. In molti casi, il buonavoglia era destinato a remare o, come era detto nel gergo d'allora, diventare «ramigerulgo»⁹⁵. Accanto ai buonavoglia prendevano posto sul banco i liberi rematori, come nel caso di

⁸⁹ AAM, Box 1, No. 103, 08-11-1584

⁹⁰ AAM, Box 2, No. 93, 07-11-1584.

⁹¹ AAM, Box 2, No. 40, 02-12-1593

⁹² AAM, Box 2, No. 83, 06-11-1579.

⁹³ AAM, Box 2, No. 99, 24-09-1584.

⁹⁴ AAM, Box 1, No. 43, 14-08-1599.

⁹⁵ AAM, Box 1, No. 7, 07-10-1593.

Michele de Candia, che sulle galere di Venezia faceva «lo scapolo»⁹⁶, cioè il rematore libero, regolarmente retribuito.

La condizione dei buonavoglia non era molto differente da quella degli altri schiavi. Helino Venetiano era «forzato sopra le galere (dell'Ordine) in catene»⁹⁷. I buonavoglia sulle galere e i galeotti dell'Ordine avevano anche la loro guardia, che era scelta dal capitano fra gli stessi buonavoglia. La persona scelta godeva di alcuni vantaggi, come quello di non portare catene. Cristoforo Bellia era un buonavoglia che aveva approfittato di questa posizione e quando la galeotta, comandata dal signor Fra Francesco di Napoli, si trovò vicino ad Otranto, disertò. Per ordine del capitano, venne catturato e riportato indietro in catene. La denuncia riporta che tale Bellia morì in catene poco dopo e venne sepolto ad Otranto. Non è chiara la causa della sua morte, cioè se fu giustiziato o se morì a causa della violenza subita durante l'arresto⁹⁸.

Non c'erano molte differenze nel metodo per ottenere la libertà tra cristiani o musulmani. Nel primo caso avveniva tramite riscatto. In alcuni *Stati Liberi* della fine del Cinquecento troviamo riferimenti alla redenzione degli schiavi. Un documento di *Stato Libero* mostra già il ruolo che avrebbe giocato la Francia in questa attività. Nell'isola di Malta era già conosciuto il lavoro che facevano alcuni ordini religiosi francesi in questo campo. Il padrone di Brandano, che era schiavo a Tunisi, domandò 30 scudi ai padri francesi per liberarlo. Come succedeva in questi casi, i padri francesi cercarono di negoziare il prezzo offrendo venti scudi, ma il padrone rifiutò di liberarlo. Purtroppo per questo padrone, di nome Ibrahim Jurdax, non fu un buon affare perché il povero schiavo si ammalò e morì pochi giorni dopo⁹⁹. Ma anche a Malta c'erano iniziative simili. Un certo Marcus Saracino, di Senglea, aveva avuto l'incarico di recarsi in Levante a redimere schiavi cristiani¹⁰⁰.

La seconda possibilità di libertà era limitata solo agli schiavi utilizzati come rematori sulle galere. Gli scontri fra le galere potevano

⁹⁶ AAM, Box 1, No. 43, 14-08-1599.

⁹⁷ AAM, Box 2, No. 99, 24-09-1584.

⁹⁸ AAM, Box 1, No. 6, 11-02-1584.

⁹⁹ AAM, Box 2, No. 89, 21-11-1598.

¹⁰⁰ AAM, Box 2, No. 50, 13-07-1599.

portare all'acquisto della libertà, perché la parte vincitrice liberava gli schiavi sulla nave o navi della parte sconfitta. Battista di Genova era uno schiavo sulla Galera di Rodi, e dopo quindici anni ottenne la libertà quando la sua galera venne sopraffatta dalle navi cristiane¹⁰¹. Una simile sorte l'ebbe anche Giacomo Olivier da Roccavaina a Marsiglia. Era marinaio su una delle galere del Gran Maestro Hugues Loubenx de Verdalle (1581-1595). Durante un viaggio in Levante, venne fatto schiavo. Passarono diversi anni prima che ottenesse la libertà, grazie alla cattura della barca su cui era tenuto come schiavo da parte delle galere del granduca di Toscana¹⁰².

D'altra parte, questi atti ci danno anche informazioni, forse non così comuni, su storie di schiavi cristiani che erano riusciti a fuggire. Alcuni tentativi ebbero successo, ma altri fallirono. La storia di Giovanna, moglie di Mariano Mussolino, getta un po' di luce sulla sicurezza in alcuni bagni di Costantinopoli. Mussolino era un siciliano tenuto in schiavitù a Costantinopoli. Riuscì a scappare con un gruppo di altre 10 persone, grazie ad un buco che avevano fatto nel tetto, e con l'aiuto di una barca raggiunsero un'isola abitata da greci e turchi. Alcuni decisero di rimanere e per loro disgrazia vennero catturati dai turchi. Gli altri continuarono il viaggio fino all'isola di Candia¹⁰³.

Per coloro a cui il riscatto appariva come un'eventualità impossibile, subentrava un'altra realtà. Alcuni schiavi cominciarono a pensare seriamente di adottare la religione del loro padrone nella speranza di una vita migliore. Marietta Abela, moglie di Gio Domenico de Gaietta, dichiarò nel 1581 che suo marito circa 10 anni prima era caduto in schiavitù ed era stato portato a Costantinopoli. Per avere una posizione migliore, Gio Domenico rinunciò alla sua fede, diventando un rinnegato e morì nel bagno dei malati di Ucciali, con riferimento diretto al bagno degli schiavi che l'ammiraglio turco Uluç Ali Pascià possedeva a Costantinopoli. Quando Marietta ricevette la notizia della morte cominciò a mettere «il lutto della morte di suo marito, e che portava velo negro come le vedove»¹⁰⁴. Angela Perna ebbe la stessa reazione di «far il lutto et portare in negro» dopo aver ri-

¹⁰¹ AAM, Box 1, No. 44, 24-03-1590.

¹⁰² AAM, Box 2, No. 53, 07-08-1599.

¹⁰³ AAM, Box 2, No. 50, 13-07-1599.

¹⁰⁴ AAM, Box 1, No. 1, 25-02-1581.

cevuto la notizia che suo marito Bernardo Grifagna era morto, nel 1577 circa, nel bagno degli schiavi. La notizia le fu data da Castro Pantellerse, che era schiavo nello stesso bagno¹⁰⁵. Come succedeva in tutto il Mediterraneo, anche gli schiavi cristiani cercavano di fare qualche attività per guadagnare qualche soldo. Per esempio, Brandano soleva fare e vendere una bevanda chiamata "Arachim"¹⁰⁶, probabilmente un riferimento alla manifattura della bevanda alcoolica del Raki. Queste deposizioni gettano luce anche sul trasferimento degli schiavi da un punto dell'Impero all'altro. Nel 1580, il marito di Francesca Vella, Giuseppe, venne trasferito con altri schiavi da Costantinopoli ad Algeri. Il viaggio fu difficile. Gli schiavi furono trasportati in massa, qualche volta anche in condizioni malagevoli. Forse in questo caso la mortalità aumentò a causa di un'epidemia che si sviluppò sulla nave. Un sopravvissuto a questo viaggio, dal nome di Sebastiano, racconta che «morsero circa quaranta persone»¹⁰⁷.

Il trasferimento degli schiavi portava con sé il movimento delle notizie. Lorenzo Paolo Portugesi era stato schiavo nel bagno di Tupakana a Costantinopoli. Lorenzo Greco, invece, era schiavo ad Algeri e fu qui che Greco ebbe notizia della morte di Portugesi, che era avvenuta a Costantinopoli¹⁰⁸.

Prevalentemente, la morte degli schiavi avveniva per cause naturali¹⁰⁹. Giovanna Bonnici era la vedova di Antonio di Angora. Secondo questa donna, suo marito era caduto in schiavitù a Costantinopoli. Due mesi dopo aveva ricevuto la notizia che Antonio, con tutti gli altri schiavi, era morto di malattia nel bagno di Costantinopoli. La storia sembra vera perché uno dei testimoni, Giovanni De Arena, era schiavo a Costantinopoli¹¹⁰.

In alcuni casi abbiamo anche notizie sulle cause della morte degli schiavi, specialmente quando la città subiva epidemie di peste. Matteo de la Barba morì a Costantinopoli vittima della peste. Con lui c'erano altri due maltesi, Gregorio e Matteo, i quali riuscirono a so-

¹⁰⁵ AAM, Box 2, No. 57, 11-09-1581.

¹⁰⁶ AAM, Box 2, No. 89, 21-11-1598.

¹⁰⁷ AAM, Box 2, No. 95, 27-04-1584.

¹⁰⁸ AAM, Box 2, No. 97, 18-01-1584.

¹⁰⁹ AAM, Box 1, No. 10, 06-01-1588.

¹¹⁰ AAM, Box 1, No. 61, 02-04-1581.

pravvivere alla malattia e a ritornare a Malta¹¹¹. In altri casi siamo di fronte a morti dovute a cause naturali, specialmente nelle reggenze del Nord-Africa. Tommaso Cassar¹¹², Lorenzo Magro¹¹³ e un altro schiavo morirono per cause naturali, in schiavitù, ad Algeri. La prima morte si verificò dopo tre anni di schiavitù. D'altra parte, Nicola Marsigli si morì dopo quattro anni di schiavitù¹¹⁴.

Tuttavia, la paura più grande dei marinai non era causata dalla schiavitù, bensì dal maltempo che poteva portare ad un naufragio. Questa paura cresceva perché alcuni marinai non sapevano nuotare. Infatti, non era raro che se un marinaio cadeva in mare, e non riuscivano a soccorrerlo immediatamente, morisse annegato, come successe a Nicola Grech che annegò dopo essere caduto in mare dalla propria galera¹¹⁵.

I naufragi erano una delle cause principali che portavano alla perdita di un gran numero di marinai e quindi avevano un'incidenza molto più forte di quella della corsa. Circa 16 donne dichiararono di aver perso il marito in mare. L'importanza di queste affermazioni non è legata alla quantità di naufragi, perché, secondo le informazioni che si possono trarre da questi *Stati Liberi*, solo quattro casi possono essere accertati per il periodo tra il 1581 e il 1600, ma per il numero di decessi che si registrarono in occasione di questi avvenimenti. Cinque donne hanno descritto le situazioni di naufragio così come erano state riferite dai sopravvissuti. Altri undici parlarono di tre incidenti diversi. Il primo avvenuto durante l'epoca del Gran Maestro Jean de la Cassière (1572-1581), e gli altri due sotto il suo successore, il cardinale Gran Maestro Verdalle. In questi tre incidenti alcune barche della squadra dell'Ordine affondarono vicino alle coste di Barberia.

La natura non fa differenza tra i navigli mercantili e quelli corsari. Troviamo entrambe le tipologie di navi. Nel 1577, una nave guidata da Vincenzo Scavuni, che trasportava legno, non ritornò più, probabilmente inghiottita dal mare¹¹⁶. Benedetto Vella lavorava su navi

¹¹¹ AAM, Box 1, No. 54, 06-02-1599.

¹¹² AAM, Box 1, No. 20, 17-12-1593.

¹¹³ AAM, Box 2, No. 34, 20-10-1590.

¹¹⁴ AAM, Box 2, No. 37, 15-11-1593.

¹¹⁵ AAM, Box 2, No. 23, 03-01-1594.

¹¹⁶ AAM, Box 2, No. 25, 23-01-1585.

mercantili. La sua barca non riuscì a reggere alla 'fiumara', cioè alla forza delle correnti, mentre navigava da Messina a Siracusa. Tutti i marinai, meno uno, morirono in questa tragedia¹¹⁷. Vincenza raccontò che suo marito, un buonavoglia imbarcato sulla galera del re di Spagna, era stato portato «via dal mare con il scifo, la fregatina, le vele et tre uomini del loco del forgone»¹¹⁸.

Nel 1585 circa, Antonio Cilia, padrone di una galeotta, si trovò in difficoltà durante un viaggio nel Levante: solo il padrone e altri due marinai si salvarono.¹¹⁹ Il marito di Matteola, il greco Nicola de Milo, morì annegato quando la nave veneta sulla quale lavorava come marinaio affondò vicino a Venezia.¹²⁰

Anche l'Ordine ha avuto le sue sventure in mare. Nel 1576 circa, il caramusalo, capitanato da Vincenzo Canguso, proprietà del Gran Maestro la Cassière, naufragò durante il viaggio di ritorno da Brindisi a Malta trasportando una consegna di legname¹²¹. La Cassière ebbe un'altra incidente in mare all'inizio del 1580. Questa disgrazia avvenne vicino alle coste di Barberia a causa del maltempo. Tra le vittime troviamo Giovanni Greco¹²², Giuseppe, conosciuto come "il sordo"¹²³, Mariano Grech¹²⁴, e Gio Nicola Ballotta¹²⁵.

Un'altra tragedia si verificò per la squadra del Gran Maestro successivo, Verdalle, quando una galeotta che stava navigando nelle acque vicino alla costa di Barberia, insieme alla galera San Giovanni, finì sommersa dalle onde durante il suo viaggio di ritorno a Malta¹²⁶ «con tutta loro gente»¹²⁷. Questo incidente accadde verso l'inizio del magistero di Verdalle, nel 1581. Ma questo non fu il solo incidente in cui «si disse come furono summersi per il maltempo nelli parti della Barberia»¹²⁸. Leo De Candia racconta che, verso la fine

¹¹⁷ AAM, Box 2, No. 96, 24-04-1584.

¹¹⁸ AAM, Box 2, No. 83, 06-11-1579.

¹¹⁹ AAM, Box 2, No. 61, 18-12-1585.

¹²⁰ AAM, Box 1, No. 69, 16-09-1597.

¹²¹ AAM, Box 1, No. 5, 31-05-1581.

¹²² AAM, Box 2, No. 25, 05-08-1581.

¹²³ AAM, Box 2, No. 36, 30-10-1584.

¹²⁴ AAM, Box 2, No. 17, 21-12-1585.

¹²⁵ AAM, Box 1, No. 3, 20-12-1586.

¹²⁶ AAM, Box 1, No. 68, 26-11-1586, Box 1, No. 45, 04-09-1581.

¹²⁷ AAM, Box 2, No. 22, 15-10-1593.

¹²⁸ AAM, Box 1, No. 45, 04-09-1581.

del 1586, un'altra barca affondò a causa del maltempo dalle parti di Barberia¹²⁹. Da questo racconto e da altre denunce veniamo a conoscere alcuni nomi dei naufraghi, Angelino de Curfo¹³⁰, Brancato Spiteri¹³¹, Giovanni Greco¹³², Antonio Colonia¹³³, Demetrio De Milo¹³⁴ e Demetrio Grech¹³⁵.

5. Conclusioni

La presenza della schiavitù nel Mediterraneo è millenaria, ma di sicuro questo fenomeno raggiunge un livello molto allarmante nella seconda metà del Cinquecento. Prima del 1551 le strutture marittime delle diverse potenze del Mediterraneo costituivano un apparato di guerra, ma questa realtà cambiò con la trasformazione della guerra di corsa in un'industria protetta e guidata da leggi ed anche, in Occidente, da tribunali speciali. Questa attività mirava principalmente alla cattura di uomini e donne per costringerli a lavori servili. A parte i lavori domestici, gli schiavi sulle galere erano obbligati a remare in sincronia, mentre altri erano impiegati nella costruzione di opere pubbliche. Se gli eventi del 1551 hanno mostrato l'espansione di questa nuova realtà nel Mediterraneo, la battaglia di Lepanto ha sigillato per due secoli il percorso marittimo nell'intera area. Le navi da guerra – pur con qualche eccezione – non furono più utilizzate in grandi manovre d'attacco, bensì impiegate per riprendere merci e schiavi caduti in mano al nemico. In questo sviluppo, gli eventi del 1551 devono essere letti come un'altra importante tappa del processo di trasformazione della schiavitù in un'attività che per alcuni Stati – come Malta, Algeria, Tunisia, lo Stato di Tripoli e la città di Salee – era di grande importanza economica, come mai era stata prima.

Questa attività della corsa ha spinto il Mediterraneo in una posi-

¹²⁹ AAM, Box 1, No. 49, 28-11-1586.

¹³⁰ AAM, Box 1, No. 49, 28-11-1586.

¹³¹ AAM, Box 1, No. 97, 27-08-1593.

¹³² AAM, Box 2, No. 25, 05-08-1581.

¹³³ AAM, Box 1, No. 32, 06-09-1585.

¹³⁴ AAM, Box 1, No. 68, 26-11-1586.

¹³⁵ AAM, Box 2, No. 22, 15-10-1593.

zione di periferia commerciale¹³⁶, come ha sostenuto Emanuele Wallerstein, ma fu in questa periferia¹³⁷ che piccoli Stati, come le reggenze barbaresche e Malta, sperimentarono una crescita economica mai conosciuta prima. Tuttavia, queste città barbaresche e lo Stato di Malta potevano crescere perché operavano una politica familiare incentrata sul valore della famiglia. Nuovi studi fanno vedere che i capi marittimi in Algeria praticavano una politica familiare monogama. A questa va aggiunta l'emigrazione, che ha visto gente di tutte le parti muoversi in cerca di lavoro. Questi Stati erano piccole società aperte agli altri. I primi corsari, come i primi marinai, erano persone che venivano da fuori Malta, e lo stesso dicasi per le reggenze nord-africane. Forse ciò rafforza quello che David Abulafia ha scritto nel suo ultimo libro, *The Great Sea*¹³⁸, e cioè che il Mediterraneo era veramente un grande mare, grazie al movimento di persone che lo hanno attraversato nel corso dei secoli. Il capitale umano, fatto di popoli che hanno abitato questa regione, costituisce una vera realtà di unità ma, come sta succedendo oggi, anche in passato i popoli si muovevano verso il trionfo o la tragedia. Le storie sopra raccontate sono l'espressione di questa realtà mediterranea.

¹³⁶ C. HAYWOOD, *The English in the Mediterranean, 1600-1630, A Post-Braudelian Perspective on the 'Northern Invasion'*, in M. FUSARO, C. HAYWOOD, M.-S. OMRI (a cura di), *Trade and Cultural Exchange in the Early Modern Mediterranean, Braudel's Maritime Legacy*, cit., p. 24.

¹³⁷ E. WALLERSTEIN, *The Modern World-System, vol. I: Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy in the Sixteenth Century*, New York/London, Academic Press, 1974.

¹³⁸ D. ABULAFIA, *The Great Sea, A Human History of the Mediterranean*, London, Allen Lane, 2011.